

SPEECH AAN COMMISSIE MKE, PROV. Z-H

Provinciehuis Zuid-Holland, 21 oktober 2009
Speech dient gelezen in samenhang met de bijbehorende presentatie

Geachte Statenleden,

De eerste berichten over de uitkomsten van het Integrale benaderingrapport (IBHR) in de Pers kwamen als een blijde verrassing. De belangrijkste aanbevelingen van het rapport lezen als een **onverholen aanbeveling** ten gunste van het **Churchill Avenue (CA) tracé**.

Immers het direct starten met het wegnemen van de voornaamste knelpunten geeft uitwerking aan de eerste fase van de werkzaamheden in het CA tracé, waardoor deze variant qua kosten **veel betaalbaarder** zal scoren dan de andere varianten.

Op de kaart met het CA tracé ziet U met rode kruisjes aangegeven waar nu de huidige opstoppingen staan. Die kruisjes staan precies langs het CA traject. Die problemen gaan we als eerste aanpakken.

Een tweede verheugende uitkomst van het rapport is dat blijkt dat de zgn. "Churchillaan varianten" qua kosten niet verschillen van goed ingepaste N11 West trajecten ! Ik had U in mijn vorige lezing al voorspeld dat als de kosten op een vergelijkbare basis uitgewerkt zouden worden en daarbij gecorrigeerd voor enkele verkeerde aannames, de kosten elkaar niet zouden ontlopen.

Ondertussen werkt mijn team nog steeds eendrachtig samen met de provincie in het onderzoek t.b.v. de MER. Mijn team heeft verschillende optimalisaties voorgesteld voor de verkeersknoop Leiden-West en omgeving, waardoor hier besparingen gerealiseerd zijn van 50 miljoen euro. Deze voordelen gelden deels ook voor de N11 West tracédelen in zoverre ze gelijk zijn met CA.

Op nog meer punten stemmen het IBHR rapport en onze analyses overeen. Zoals het meenemen van Openbaar Vervoer in het ontwerp.

Ook worden nu enkele nadelen van het N11 West tracé duidelijk benoemd. Die nadelen zijn dusdanig dat het de vraag is of het N11 West tracé nog wel door kan gaan voor een oplossing van de Rijnlandroute.

In feite zijn er zelfs nog meer bezwaren die niet eens genoemd worden. Belangrijke factoren die volgens ons niet horen te ontbreken in een integraal rapport, zijn:

- Maatschappelijk draagvlak,
- Gezondheid, waaronder de nieuwste normstelling voor luchtkwaliteit,
 - o de bevolking weet tegenwoordig uitstekend dat het hier moet gaan om de fijnste fijn stofdeeltjes die de gezondheid bedreigen,
- Effect van procedures. Wanneer het aan voldoende oog ontbreekt voor het bovenstaande, zullen langdurige procedures volgen met vertraging en kostenverhoging tot gevolg,
- Een behoorlijke omissie is voorts dat het aspect ecologie niet is meegenomen. Een uiterst belangrijk aspect om het effect van de wegaanleg op de natuur te kunnen bepalen.

Ronduit onverklaarbaar is waarom het Churchill Avenue tracé als zodanig niet in het rapport voorkomt.

Er zijn weliswaar “Churchilllaan varianten” opgenomen, maar die voldoen niet aan de noodzakelijke criteria. Daarom de volgende toelichting op de verschillen. Voor CA geldt:

- géén open tunnelbak
- doorstroomroute volledig gescheiden van bovengronds verkeer, met een beperkt aantal afslagen
- voegt juist wegcapaciteit toe: is daardoor robuust
- maakt stedenbouwkundige ontwikkeling bovenop mogelijk en verbindt stadswijken.

Qua totaalscore is CA daarmee in de systematiek van het IBHR rapport meer dan equivalent aan het Spoortracé. (meer dan 16 pluspunten)

Het meest raadzaam is dat de minister op 29 oktober niet direct voor één variant de voorkeur uitspreekt, of het zou Churchill Avenue moeten zijn. Nu er varianten zijn in de clusters 'Holland Rijnland in het Groen' en 'Zoeken naar Balans' die qua kosten vergelijkbaar scoren, kan de Minister volstaan met het budget te noemen, dat ter beschikking wordt gesteld. Welke goed ingepaste variant dan uiteindelijk gekozen zal worden, volgt uit de MER.

Ik pleit op dit punt ervoor dat in het vervolg eenzelfde zorgvuldige procesmatige aanpak wordt gehanteerd, die de Gemeente Den Haag en Rijkswaterstaat momenteel hanteren bij de realisatie van het Trekvliet-tracé. Hierbij is in een uitvoerige MER studie uitgezocht hoe de verschillende mogelijke varianten ten opzichte van elkaar scoren. 1)

Daarbij krijgen deskundige bewoners ondersteuning, financieel en door aanlevering van gegevens, om een eigen visie te kunnen opbouwen. Ik kan U in dit verband een aantrekkelijk voorstel doen.

Namelijk om gezamenlijk een 'pilot' uit te voeren over hoe het eindbeeld van Churchill Avenue eruit komt te zien als er een duurzame stedenbouwkundige uitwerking aan wordt gegeven. Inclusief een animatie die toont hoe de verkeersoplossing zal gaan werken. Eén van Nederlands meest toonaangevende architecten heeft mij toegezegd hier graag aan te willen beginnen !

¹ <http://www.leidschendam-voorburch.nl/smartsite.htm?id=7614#1>

Dit is een belangrijke mogelijkheid om de nu al snelste manier om de Rijnlandroute te realiseren, namelijk de aanleg van het Churchill Avenue tracé, nog een extra versnelling te geven !

Hartelijk dank voor Uw aandacht,

Willem van der Pol,

Projectleider van het Churchill Avenue team

N.B: Bovenstaande speech is tijdens het uitspreken ingekort, met het oog op de toebemeten geringe inspreektijd van 3 minuten.